

# 航空事故調査の経過報告について

平成18年9月29日

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会

平成17年8月21日(日)、関西国際空港で発生した、カンタス航空所属エアバス・インダストリー式A330-303型VH-QPEの航空事故について、当委員会において事故発生以来鋭意調査を進めているところである。調査はほぼ終了しているが、今後航空・鉄道事故調査委員会設置法第19条に基づく原因関係者に対する意見聴取を実施し、さらに、国際民間航空条約に基づく調査参加国であるオーストラリア連邦及びフランス共和国に対する意見照会を実施することとなり、最終的に報告書を取りまとめるまでなお時間を要すると見込まれる。しかしながら、同様の事象の発生防止の観点から、本事故の概要及び本事故調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後更に新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

カンタス航空所属エアバス・インダストリー式A330-303型

VH-QPEに係る航空事故調査について

(経過報告)

1 航空事故の概要

- (1) 発生場所 関西国際空港誘導路上
- (2) 発生日時 平成17年8月21日 00時58分ごろ
- (3) 運航者 カンタス航空
- (4) 航空機 型式 エアバス・インダストリー式A330-303型  
国籍及び登録記号 VH-QPE  
製造年月日 2004年4月23日
- (5) 運航形態 カンタス航空定期70便
- (6) 出発地/目的地 成田国際空港/パース国際空港
- (7) 搭乗者数 194名
- (8) 負傷者等 10名
- (9) 航空機の損傷 なし
- (10) 運航乗務員  
機長 男性 44歳  
技能証明 定期運送用操縦士技能証明書(飛行機) 2005年7月26日  
限定事項 エアバス・インダストリー式A330型  
第1種航空身体検査証明書  
有効期限 2006年3月16日  
総飛行時間 12,233時間48分  
最近30日間の飛行時間 38時間56分

(11) 飛行記録装置(DFDR)及び操縦室用音声記録装置(CVR)

同機には、DFDR及びCVRが搭載されており、本事故発生当時の記録が残されていた。

(12) 概要

カンタス航空所属エアバス・インダストリー式A330-303型VH-QPEは、平成17年8月20日(土)21時38分、カンタス航空の定期70便として成田国際空港を離陸し、パース国際空港へ向けて飛行中、23時05分ごろ、和歌山県串本VORTACの南方約760km、高度約11,000mにおいて、貨物室で煙が発生したことを示す警報(以下「煙警報」という。)がECAM(電子式集中化航空機モニター)に表示されたので、目的地を関西国際空港に変更して、8月21日(日)00時51分、同空港に着陸した。

その後、駐機場に向かう途中、00時58分ごろ、誘導路上で脱出スライドによる乗客の緊急脱出が行われ、その際、乗客1名が重傷、乗客8名が軽傷を負った。このほかに1名の乗客が過換気症候群を発症した。

同機には、機長ほか乗務員12名、乗客181名（うち幼児3名を含む。）、計194名が搭乗していた。

## 2 事故調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会は、平成17年8月21日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか2名の航空事故調査官を指名した。

本調査には、事故機の登録国、運航国であるオーストラリア連邦の代表及び設計・製造国であるフランス共和国の代表が参加した。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 現場調査及び機体調査
- (2) 関係者からの口述聴取
- (3) 同型機の機体調査

## 3 参考事項

これまでの調査結果により判明した本事故に関する参考情報は、以下のとおりである。

煙警報は、煙探知装置の誤作動によるものであり、火災は発生していなかった。飛行中、23時05分から42分までの間に6回の煙警報が表示された。

機長は、前方貨物室に消火剤を放出し、遭難通信を通報し、目的地を関西国際空港に変更した。機長は、煙警報の表示状況等から誤作動の可能性があると判断したが、確証が得られなかったため煙警報は実際に装置が煙を感知したものであるとして対処した。着陸まで、煙警報の表示を除き飛行に異常はなかった。

機長は、関西国際空港の滑走路06に着陸後、誘導路上で機体を停止し、消防による外部確認を要請した。関西飛行場管制所（タワー）は、消防による確認情報として、機首付近から白い煙が出ていると機長に通報した。機長は、火災が発生していると判断し、緊急脱出を発令した。スライドによる緊急脱出中、乗客1名が、一緒に脱出しつつあった保護者の腕から離れて、スライドの下部付近で地上に落下し、骨盤骨折の重傷を負った。

消防が確認した白い煙状のものは、機首に装備されているTAT（全温度計）プローブから放出されている圧縮空気が断熱膨張し、空気の温度が露点以下に下がり、このため、空気中の水分が凝結して霧状になったものと推定される。